

Número 79 - Febrero de 2015

EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Fomento vende la mitad de **Aena**

SE VENDE

Alonso releva a Ureña

Enders pone orden en el A400M

PÁG. 9

Editorial

¿Por qué se vende Aena?

AENA se vende. Parcialmente, por ahora, hasta casi la mitad, para no perder el Estado la mayoría absoluta de una empresa estratégica como es la gestora de la red de aeropuertos de España. Y ¿por qué se vende? Y ¿por qué precisamente ahora?

Privatizar es transferir al capital privado total o parcialmente la propiedad de una empresa pública. De alguna forma es perder influencia y peso específico sobre la misma, limitarse el poder de decisión. ¿A cambio de qué y por qué? La determinación de privatizar obedece normalmente a dos causas: o al interés del sector público por "hacer caja", -que ha sido generalmente lo que ha llevado a los sucesivos Gobiernos a enajenar empresas públicas- o al deseo de mejorar la competitividad de la economía del país. O a ambas cosas al mismo tiempo.

Según Fomento, la venta de la mitad de Aena se hace "para fortalecer la gestión de la compañía y garantizar la sostenibilidad futura del sistema aeroportuario en red, incrementar su competitividad y eficiencia en un entorno de dura competencia con otros operadores internacionales. La privatización posibilitará el desarrollo internacional de una compañía estratégica para España, uno de los principales destinos turísticos del mundo". Pero también piensan los responsables del Gobierno, que "la entrada de capital privado posibilitará la transformación y saneamiento de Aena". Es decir, lo uno y lo otro.

Algunos expertos contrarios a esta privatización se preguntan: "si ahora Aena va bien con el 100% en manos públicas, ¿por qué cambiar? ¿Quién asegura que con la privatización va ir mucho mejor? ¿Quién garantiza que pasado un tiempo no se privatizará aún más o del todo?"

No es función esencial del Estado ser empresario y gestionar todos los servicios de la comunidad. Pero sí es obligación suya velar, procurar y garantizar la realización lo más eficaz y acertadamente posible de un servicio fundamental y estratégico como es el transporte aéreo. Y algunos expertos contrarios a esta privatización se preguntan: "si ahora Aena va bien con el 100% en manos públicas, ¿por qué cambiar? ¿Quién asegura que con la privatización va ir mucho mejor? ¿Quién garantiza que pasado un tiempo no se privatizará aún más o del todo?"

Ha sido voluntad de los distintos Gobiernos desde hace por lo menos 20 años deshacerse total o parcialmente de la gestión de los aeropuertos españoles. Lo que no se explica fácilmente es por qué se deja siempre para el último momento de cada legislatura, como asignatura pendiente, que pasa de un Gobierno a otro, sin que generalmente, sirvan a los sucesores los trabajos realizados en periodos precedentes.

Si lo que da valor a Aena es su tráfico de pasajeros y hace tres años -cuando registró 204,3 millones de viajeros y 2,1 millones de operaciones- no fue el momento oportuno para venderla porque había que "ponerla en valor" -Ana Pastor dixit-, ¿es acaso la oportunidad de enajenarla ahora que ha conseguido 8,5 millones de pasajeros menos y 308.597 operaciones también menos que hace tres años?

Así se ha llegado un tanto aceleradamente con tropiezos formales inexplicables y revisiones precipitadas de auditoría, a esta privatización de la mitad de Aena al borde mismo de una larga campaña electoral. Seguramente era imprescindible hacerlo ahora porque si no, tal vez lo tuvieran que hacer otros que vinieran o no se haría nunca o se haría de otra manera. Y se quedarían sin cumplir los objetivos fijados para esta privatización. Pero en cuatro años, con otros veinte de estudios e intentos por adelantado, podría haberse hecho sin los riesgos del paso apresurado. Ojalá que la operación resulte satisfactoria para todos.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

C o n   n o m b r e   p r o p i o

Relevos en Airbus España

Fernando Alonso ha sido designado nuevo director de Military Aircraft de Airbus Defence and Space en sustitución de Domingo Ureña-Raso. Se incorporará a este cargo el próximo 1 de marzo. Formará parte del Comité Ejecutivo de Airbus Defence and Space. Previamente fue nombrado vicepresidente senior de Pruebas de Vuelo y de Integración, director de Operaciones en Vuelo en septiembre de 2007. Anteriormente, desde febrero de 2002, había sido vicepresidente de la división de Ensayos en Vuelo.

Nacido en Madrid en 1956, Alonso es ingeniero aeronáutico por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos de la Universidad Politécnica de Madrid. Comenzó su carrera profesional con McDonnell Douglas en Long Beach, California, en 1979 como ingeniero de actuaciones en el departamento de ensayos en vuelo de la compañía. Tres años más tarde, Alonso se incorporó a Airbus como ingeniero de actuaciones del avión en la división de Ensayos en Vuelo .

Mientras trabajaba en Airbus, se graduó como ingeniero de ensayos en vuelo en l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER) en 1990, y a continuación ocupó el cargo de ingeniero de ensayos en vuelo responsable de actuaciones del avión en los programas A330, A340 y A321.

Entre 1995 y 2002, fue responsable de desarrollo de los controles de vuelo y cualidades de manejabilidad durante los programas de ensayos en vuelo del A319, A330-200, A340-500 y A340-600. Posteriormente, participó de lleno en la organización y coordinación de la campaña de ensayos en vuelo del A380.



Fernando Alonso.

A lo largo de su carrera profesional de más de 30 años en Airbus, Fernando Alonso lleva acumuladas más de 4.300 horas de ensayos en vuelo. Ha sido ingeniero de ensayos en los vuelos inaugurales del A340-200 en 1992, del A319 en 1997, del A380 en abril de 2005 y, más recientemente, del A350 XWB en junio de 2013.

Aparte de los cambios en los puestos directivos, se reestructurará el programa del A400M. Estos cambios organizativos tienen por objeto permitir operaciones más eficientes dentro de la División Airbus Defence and Space, al tiempo que harán posible que el programa del A400M, así como su industrialización, estén en condiciones de abordar las deficiencias que presenta actualmente:

- La responsabilidad de todas las actividades relacionadas con la industrialización pasará de Military Aircraft a la organización de Operaciones de la División, dirigida por Pilar Albiac-Murillo.
- Las actividades relativas al programa, tales como el desarrollo y entregas a los clientes, seguirán siendo competencia de la unidad de negocio Military Aircraft bajo la dirección de Rafael Tentor, actualmente director del programa del A400M.

Cambio al frente de Indra

El Consejo de Administración de Indra adoptó por unanimidad nombrar a Fernando Abril-Martorell Hernández presidente de la compañía en sustitución de Javier Monzón de Cáceres, cuya dimisión había sido solicitada por el Consejo y aceptada previamente.

Abril-Martorell es licenciado en Derecho y Administración de Empresas por ICADE, fue conse-jero delegado de Credit Suisse para España y Portugal. Ejerció como managing director y teso-rero de JP Morgan en España, donde estuvo durante 10 años. En 2007 se incorporó como direc-tor financiero a Telefónica, empresa de la que fue consejero delegado de 2000 a 2003. Durante su gestión en la misma lideró la privatización de la compañía y su evolución hacia una empresa global.

En su última etapa, estuvo vinculado al grupo Prisa, al que se incorporó en abril de 2011, prime-ro en calidad de adjunto al consejero delegado y director general

financiero, hasta que en julio de 2012 fue nombrado consejero delegado, desde el que pilotó el proceso de refinanciación de la empresa. Aunque cesó en las funciones ejecutivas del grupo en octubre del pasado año, perma-nece su consejo de administración y en el comité editorial del diario El País. También fue consejero de la Banca March, cargo que abandonó también el pasado mes de octubre para incorpo-rarse al consejo de Administración de la nueva Aena como consejero independiente. También es consejero de Ence.

Nuevo presidente de Hélice

El Patronato de Hélice, fundación que impulsa el Cluster Aeroespacial Andaluz, ha aprobado el nombramiento de Joaquín Rodríguez Grau como nuevo presidente de esta entidad, que repre-senta al conjunto de las empresas del sector aeroespacial en Andalucía.

Joaquín Rodríguez Grau es director gerente de la Fundación Andaluza para el Desarrollo Ae-roespacial (FADA) que preside la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía IDEA, dependiente de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo. FADA gestiona el Centro Tecnológico CATEC, referencia europea en el ámbito de los sistemas no tripulados, y el Centro ATLAS, dedicado a la experimentación con UAVs de tamaño medio y ligero. Además, Rodríguez Grau lleva los últimos seis años al frente del Parque Tecnológico Aeroespacial de Andalucía, Aerópolis, al que llegó en 2008.



Joaquín Rodríguez Grau.

El nuevo presidente de Hélice ha desarrollado su carrera profesional en el sector privado en el ámbito de la ingeniería y en la consultoría estratégica, en organizaciones como el Grupo Ferro-vial. En 2006, se incorporó a la Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EPSA), llevando la gerencia de grandes actuaciones y la estrategia de desarrollo industrial, en coordinación con la Secretaría General de Industria de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa, de la Junta de Andalucía.

Rodríguez Grau es Ingeniero de Montes especialidad Industrias, por la Universidad Politécnica de Madrid. Máster en Dirección Económica y Financiera de la Empresa, por el Instituto Interna-cional de Posgrado de la Universdad Abierta de Cataluña y Máster Profesional en Planificación y Gestión, por la Universidad Pontificia de Comillas. Posee también un Posgrado en Dirección Financiera y Contable por el Instituto Internacional de Posgrado de la Universidada Abierta de Cataluña.

Es, asimismo, miembro del patronato del Campus de Excelencia Internacional Andalucía-Tech, del Comité Sectorial Aeronáutico de la Corporación Tecnológica de Andalucía (CTA) y del Consejo de Acción Empresarial del Sector Aeronáutico Andaluz, Clúster Hélice. Forma parte, entre otros, del panel de expertos para la elaboración del Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2020), en calidad de experto.

Un español del lujo en la cúpula de Qatar Airways

El español Luis Gasset Vega, director general de Bulgari en España hasta enero de 2014, cuando fue nombrado consejero delegado de la firma en Oriente Medio, es desde el pasado mes de enero vicepresidente de Qatar Airways.

Licenciado en Economía por la Universidad Complutense de Madrid, Gasset ha desarrollado la mayor parte de su carrera profesional en el negocio del lujo.

Comenzó su trayectoria en Loewe, donde permaneció seis años, para después dar el salto a Carrera y Carrera como director internacional.

Gasset abandonó la firma para poner en marcha la filial española de Folli Follie en 2002 y, finalmente, se incorporó a Bulgari en 2007 como responsable de Oriente Medio.

El nuevo aeropuerto internacional de Hamad que gestiona Qatar Airways, dispone de una gran zona de duty free que ocupa 40.000 metros cuadrados y en la que se han instalado firmas de renombre como Hugo Boss, Giorgio Armani, Coach o Montblanc. Este podría ser el destino de Gasset.

Gasset deberá reportar directamente a Akbar Al Baker, consejero delegado de Qatar Airways.

Estará al mismo nivel de otros vicepresidentes de la compañía, un rango que Qatar Airways otorga a los responsables de cada una de las filiales del grupo y primeros ejecutivos de áreas estratégicas, como las ventas o la seguridad.

Fomento vende la mitad de **Aena**

Por un precio de hasta 4.000 millones de euros



EL Ministerio de Fomento, a través de su empresa Enaire, titular de Aena, saca a la venta la mitad de ésta por un precio que oscila entre los 3.160,5 millones y los 4.042,5 millones de euros, según el folleto informativo de la Oferta Pública de Venta de Acciones (OPV), hecho público por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Enaire es la propietaria actual al 100% de los 150 millones de acciones de Aena a precio de 10 euros la acción, lo que supone un valor de la empresa de 1.500 millones de euros. De esos 150 millones de acciones se ofrecen a la venta un 49%, es decir, 73,5 millones de acciones a un precio aún no determinado, pero que estará entre los 43 y 55 euros por acción, según indica el folleto.

Con esta estimación, Aena cotizaría con una capitalización de 6.450 a 8.250 millones de euros frente a las valoraciones iniciales que señalaban una horquilla de 6.200 a 8.000 millones.

De los 73,5 millones de acciones a la venta, 31,5 millones (el 21% del total) ya fueron adjudicados por Enaire a los tres accionistas de referencia: Corporación Financiera Alba (8%), Faero, filial de Ferrovial (6,5%) y el fondo británico The Children's Investment Fund (6,5%).

Éstos ofertaron entre 48,66 y 53,33 euros por acción, una horquilla más estrecha que el rango del folleto informativo, lo que podría provocar que alguno de ellos quedara excluido de la operación, si se supera el precio ofertado.

¿Por qué esta venta y por qué en este momento?, se preguntan algunos observadores y analistas del sector. Según el Gobierno, el objetivo de esta operación no es "hacer caja", dado que el modelo propuesto por el Ejecutivo socialista anterior preveía unos ingresos mayores de hasta 5.300 millones. Se trata, dicen fuentes gubernamentales, de incrementar la competitividad y eficiencia de Aena en un entorno de dura competencia con otros operadores internacionales.

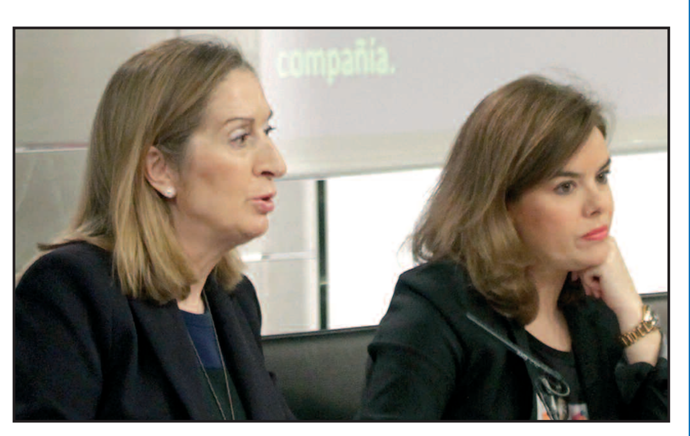
Para el Ministerio de Fomento, "la entrada de capital privado es posible después de la profunda transformación que se ha desarrollado en la compañía. En estos tres años de legislatura se ha llevado a cabo una gestión empresarial que ha permitido hacer rentable la empresa por primera vez: duplicación del resultado bruto de explotación de 883 millones de euros en 2011 a 1.610 millones en 2013; mejora de la eficiencia en la gestión y recorte de gasto en 255 millones de euros entre 2011 y 2013; mejora en la generación de caja de -511 millones de euros en 2011 a +846 millones en 2013. En los nueve primeros meses de 2014 la generación de caja ha sido de 1.066 millones de euros".

Enaire es la propietaria actual al 100% de los 150 millones de acciones de Aena a precio de 10 euros la acción, lo que supone un valor de la empresa de 1.500 millones de euros

Esto es lo que Ana Pastor, llamó "poner Aena en valor" cuando llegó al Ministerio hace tres años y abortó el proceso en marcha de semiprivatización de la empresa pública gestora de los aeropuertos españoles.



El Consejo de Ministros dio **luz verde** a la OPV



El Gobierno, reunido el pasado 23 de enero en Consejo de Ministros, aprobó finalmente el acuerdo por el que se privatiza el 49% de Aena. "Será posible la entrada de capital privado", dijo la vicepresidenta Soraya Sáenz de Santamaría, al término de la reunión del Gabinete.

Tras la aprobación por el Gobierno y una vez recibida la carta de conformidad por parte de una nueva firma auditora, Ernest & Young, se retiran los obstáculos que hicieron fracasar la operación tres meses antes y la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) aprobó ese mismo día el folleto de la OPV.

De esta manera, el Gobierno avanza en el proceso para dar entrada a capital privado en la empresa gestora de la red estatal de aeropuertos españoles. Según el calendario del comité encargado del proceso, el objetivo es que en la segunda semana de febrero se culminaría el mismo.

El sábado siguiente se reanudó la campaña publicitaria para dar a conocer el folleto y las condiciones de la OPV de Aena interrumpida en el pasado mes de octubre, cuyas acciones en el sector minoritario empezaron ya a suscribirse en los bancos y entidades financieras.

También comenzó el 'road-show' de los directivos de la empresa por diversas capitales del mundo para explicar la operación de venta del 28% a los posibles inversores.

El 21% restante de las acciones ya estaban asignadas a un núcleo estable de accionistas conformado por Corporación Financiera Alba, Faero (Grupo Ferrovial) y el fondo TCI (The Children's Investment Fund).

Enaire, propietaria de Aena, había fijado un rango, antes del aplazamiento de la operación, de entre 41,5 y 53,50 euros por acción, lo que suponía valorar la compañía entre 6.225 y 8.025 millones de euros.

Con esta estimación, Aena cotizaría con una capitalización de 6.450 a 8.250 millones de euros frente a las valoraciones iniciales que señalaban una horquilla de 6.200 a 8.000 millones

Entonces, en el año 2011, Aena registró un volumen de tráfico de pasajeros de 204,3 millones; y 2,1 millones de operaciones.

Según el folleto informativo de la oferta pública de venta "el negocio de Aena está directamente relacionado con los niveles de tráfico de pasajeros y de operaciones aéreas".

Pues bien, en 2014, tres años después de anular la anterior operación de privatización de la empresa pública porque no era el momento oportuno y había que "poner Aena en valor", ésta ha registrado un volumen de tráfico de pasajeros de 195,8 millones; y 1,8 millones de operaciones de operaciones.

Es decir, 8,5 millones de pasajeros y 308.597 operaciones menos que hace tres años.

Ana **Pastor**: "Hemos dado la vuelta a Aena"



LA ministra de Fomento está muy satisfecha de lo que se ha hecho en Ana en estos tres años de legislatura: "se ha llevado a cabo una gestión empresarial que ha permitido hacer rentable la empresa por primera vez, se ha duplicado el resultado bruto de explotación, se ha mejorado la eficiencia en la gestión y recorte de gasto y se ha mejorado la generación de caja. En suma, hemos dado la vuelta a Aena".

A finales del 2011 estaba en marcha la venta del 49% de Aena, salvo los dos aeropuertos principales, el de Madrid y el de Barcelona, que salieron a concurso en régimen de concesión. En esas mismas fechas, un proceso de elecciones generales anticipadas supuso el cambio del Gobierno socialista por un ejecutivo del PP.

Una de las primeras medidas de la nueva titular del Departamento fue cancelar el proceso de privatización de Aena heredado del Gobierno anterior. Las razones aducidas para ello fueron fundamentalmente dos: que no era el momento más oportuno para la enajenación parcial de Aena; y que había que "poner en valor" la empresa gestora.

Tres años después, y en vísperas de un proceso electoral múltiple, el Gobierno de Mariano Rajoy con su ministra de Fomento han sacado a la venta el 49% de Aena. ¿Por qué ahora es mejor que hace tres años? ¿Es el mejor momento posible? ¿Se "ha puesto en valor" Aena? ¿Vale ésta ahora más que hace tres años? ¿Cuál es su verdadero valor y con qué criterios objetivos se mide éste? Y si ahora, con el 100% de Aena en manos públicas, todo va bien, ¿por qué cambiar?, se preguntan muchos.

El principal activo de una gestora aeroportuaria, lo que le da valor es su tráfico de pasajeros. Es evidente que un mayor tráfico de pasajeros se corresponde con más operaciones aéreas y, en consecuencia, aumento de ingresos por tarifas, ventas en establecimientos comerciales o aparcamientos.

Al cabo del año 2011, cuando se produjo el cambio de Gobierno y el ejecutivo del PP con la ministra Pastor al frente de Fomento decidió anular la venta parcial de Aena por "inoportunidad" y por la necesidad de "ponerla en valor", la empresa pública gestora de la red de aeropuertos españoles registró un volumen anual de tráfico de pasajeros de 204,3 millones; y 2,1 millones de operaciones.

Tres años después, al término de 2014, Aena registró un volumen de tráfico de pasajeros de 195,8 millones; y 1,8 millones de operaciones de operaciones. Es decir, 8,5 millones de pasajeros y 308.597 operaciones menos que hace tres años. En consecuencia, ¿es ahora mejor momento para vender Aena? ¿Se "ha puesto ésta en valor? ¿Qué decir entonces de hace siete años cuando el gestor aeroportuario registró 210,5 millones de pasajeros y 2,5 millones de operaciones?

Hay quienes, sin despreciar el criterio valorativo del tráfico de pasajeros y operaciones, lo basan fundamentalmente en el éxito de la cuenta de resultados, en el incremento del EBITDA, tanto aeronáutico como comercial, aun cuando para ello haya que reducir el número de trabajadores y la calidad de servicios mediante la imposición de drásticos recortes a proveedores y contratas e incrementar significativamente las tasas aeroportuarias y el canon fijo y las comisiones a los establecimientos comerciales.

Este criterio puede ser efectivo a muy corto plazo, a juicio de expertos gestores de infraestructuras de transportes. "Puede servir para vender la mercancía, pero seguramente no vale tanto a largo plazo", dicen diversos conocedores del sector aeroportuario quienes se malician que "pueda haber otras bazas en la operación".

¿En qué han variado entonces las circunstancias de hace tres años a ahora para que éste sea el momento oportuno y Aena haya sido puesta en valor? Pues, además de recibir 8,5 millones de pasajeros y 308.597 operaciones menos, Aena cuenta con unos 1.200 trabajadores menos a los que, sin embargo, hay que seguir pagando el 85% de su sueldo hasta su jubilación. Ha recortado los importes de las contratas de sus proveedores un porcentaje muy significativo, lo que inevitablemente repercute en la reducción de la calidad de los servicios; ha introducido la reducción de horarios operativos de 20 aeropuertos de 2.002 horas semanales a 725 (se supone que el personal no verá recortados sus horarios en función de los horarios operativos), flexibilidad de jornada, polivalencias, movilidad de plantilla; e incrementó de manera notable las tasas aeroportuarias en los dos principales aeropuertos.

Si a todo eso se le añade que en los dos últimos años ha crecido hasta cifras récord la afluencia del turismo y la ausencia de acontecimientos graves, como accidentes, huelgas de controladores, nevadas, `percances que obligaran a cerrar el tráfico aéreo, etc, se puede obtener una aproximada imagen del cambio operado y que la ministra Ana Pastor lo ha descrito así: "Hemos dado la vuelta a Aena".

Alonso releva a Ureña

Enders pone orden en el A400M

AIRBUS Defence and Space ha nombrado al madrileño Fernando Alonso director de la unidad de negocio Military Aircraft, con efecto a partir del próximo 1 de marzo en sustitución de Domingo Ureña-Raso, que ha presentado su dimisión. Bernhard Gerwert, CEO de Airbus Defence and Space, asumirá hasta entonces esta responsabilidad.

Como adelantó Actualidad Aeroespacial en su edición diaria, el presidente ejecutivo de Airbus Group, Tom Enders, anunció en Londres días antes que haría una reorganización de la gestión dentro de la División de Aviones Comerciales, tras los nuevos retrasos del A400M que se ensambla en Sevilla que le obligaron a disculparse ante miembros del Gobierno británico, de la Roal Air Force y de un grupo de empresarios del Reino Unido.

Enders, avanzó: "estamos tomando medidas correctivas que tendrán “consecuencias organizativas y de gestión". En su Enders reconoció que el programa estaba teniendo nuevos retrasos. “No hemos cumplido como nos hubiera gustado y tengo que pedir disculpas por ello. Les aseguro que habrá una reorganización. Vamos a aprender esa lección”.

El programa está teniendo dificultades por la incorporación y adaptación de nuevas aplicaciones lo que podría suponer un recargo sobre el presupuesto en un mercado, como el de defensa, que se encuentra en una situación verdaderamente difícil. El A400M es un programa internacional y desde su creación, hace más de una década, ha registrado retrasos y sobrecostes debido al alto nivel de personalización que exigen los siete clientes de lanzamiento.





Domingo Ureña-Raso (izquierda) es sustituido por Fernando Alonso (derecha) como director de Military Aircraft.

El programa para construir 174 aviones turbohélice de cuatro motores se vio en dificultades en 2010 y finalmente fue desatascado con una aportación de 3.500 millones de euros. Pero los problemas han vuelto a surgir a finales del año pasado. En noviembre Airbus ya advirtió que los costes amenazaban con dispararse.

A decir de algunos de los presentes en el acto de Londres, Enders estuvo extraordinariamente contundente, lo que indujo a pensar “no sólo en la reorganización de la división, sino que podrían rodar cabezas”.

El presidente ejecutivo de Airbus Group tranquilizó a sus oyentes británicos a quienes garantizó que la Royal Air Force (RAF) contaría dentro de este año con siete de los 22 aviones A400M encargados. "Airbus está trabajando duro para entregar estos aviones lo más rápidamente posible", dijo.

Esta intervención de Enders se produce pocos días después de que la

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

ministra alemana de Defensa, Ursula von der Leyen, en declaraciones al semanario Der Spiegel, criticara a Airbus ante la sospecha de que los cinco aviones A400M que debían recibir este año pudieran retrasarse. Berlín, además, ha exigido indemnizaciones a Airbus por los defectos detectados en el primero de sus aviones entregado el mes pasado. Alemania tiene encargados 53 aviones A400M.



Fernando Alonso trabaja en Airbus desde hace muchos años y tiene un profundo conocimiento del A400M, así como de los demás programas de aviones militares. Fernando Alonso ha ocupado el cargo de director de Ensayos en Vuelo en Airbus desde 2007.

Aparte de los cambios en los puestos directivos, se reestructurará el programa del A400M. Estos cambios organizativos tienen por objeto permitir operaciones más eficientes dentro de la División Airbus Defence and Space, al tiempo que harán posible que el programa del A400M, así como su industrialización, estén en condiciones de abordar las deficiencias que presenta actualmente:

- La responsabilidad de todas las actividades relacionadas con la industrialización pasará de Military Aircraft a la organización de Operaciones de la División, dirigida por Pilar Albiac-Murillo.

- Las actividades relativas al programa, tales como el desarrollo y entregas a los clientes, seguirán siendo competencia de la unidad de negocio Military Aircraft bajo la dirección de Rafael Tentor, actualmente director del programa del A400M.

"Espero que el nuevo equipo aborde rápidamente las deficiencias existentes de la manera más eficiente posible", afirmó Bernhard Gerwert. "Todos los pilotos que han volado el A400M hasta ahora alaban las capacidades del avión. Ya se ha desplegado incluso en operaciones militares y será un activo estratégico para las Fuerzas Aéreas de todas nuestras naciones clientes. Sin embargo, no hemos logrado resultados al nivel que se esperaba de nosotros por lo que se refiere, en particular, a la integración de capacidades militares y al aumento de la producción industrial", ha añadido.

"Esta situación no es de recibo y debemos encontrar una solución. Somos plenamente conscientes de hasta qué punto las naciones cliente dependen de este nuevo avión de transporte militar, por lo que nos tomamos muy en serio sus preocupaciones. Nos esforzaremos al máximo para superarlas de modo que nuestros clientes reciban los aviones que necesitan en el menor plazo posible", concluyó.

El avión en servicio muestra buenos resultados y rinde por encima de sus especificaciones en su rol estratégico y logístico. Las

Fernando Alonso trabaja en Airbus desde hace muchos años y tiene un profundo conocimiento del A400M, así como de los demás programas de aviones militares

capacidades militares de suministro aéreo, sistema de manipulación de carga, subsistemas de defensa (DASS), así como el repostaje en vuelo mediante pértiga, serán integradas en la segunda mitad de 2015, tras la certificación y cualificación de cada una de estas capacidades.

Los ensayos en vuelo de estas capacidades están en una fase avanzada y muestran un buen progreso. Otras capacidades militares adicionales se integrarán gradualmente hasta 2018, conforme a lo acordado contractualmente.

"Continuamos trabajando y mantenemos un diálogo intenso y constructivo con OCCAR y las naciones cliente acerca del calendario de entregas. Se informará al respecto cuando se alcance una conclusión a este diálogo. Con respecto al potencial impacto financiero del nuevo calendario de entregas, éste se encuentra bajo estudio -como se informó en noviembre- y sus conclusiones se comunicarán en la presentación de la cuenta de resultados del Grupo el próximo 27 de febrero", concluye en su comunicado Airbus Defence and Space.

Es la hora del IXV, el vehículo espacial reutilizable de la ESA

EL Intermediate eXperimental Vehicle (IXV) reutilizable de la Agencia Espacial Europea (ESA), desarrollado por Thales Alenia Space como contratista principal, será lanzado el día 11 de este mes con un lanzador Vega desde el Puerto Espacial europeo en la Guayana Francesa.

El descenso y prueba de amerizaje del IXV se llevó a cabo con gran éxito en junio de 2013 en el 'Salto di Quirra Inter-force Test Range' en Cerdeña, Italia. La "prueba de descenso" fue muy importante para su calificación, pudiéndose verificar el correcto funcionamiento de la cadena de sistemas de recuperación de descenso previstos en la misión.

El objetivo del proyecto IXV es desarrollar un sistema europeo autónomo de reentrada atmosférica, caracterizado por elevadas propiedades aerodinámicas, debido a su especial forma de "elevación" y por un sofisticado sistema de orientación, navegación y control basado en la propulsión y las superficies aerodinámicas, así como por un sistema de protección térmica necesario para garantizar la reentrada en la atmósfera.

La misión IXV demostrará tecnologías necesarias para proporcionar a Europa la capacidad de reentrar en la atmósfera y un punto de partida para el desarrollo de sistemas de transporte espacial reutilizables. Se validarán distintos diseños de fuselajes de sustentación, que incorporan tanto la simplicidad de las cápsulas como las ventajas de los vehículos con alas -más controlables- de cara a los aterrizajes de precisión.



Los resultados iniciales del vuelo se harán públicos, previsiblemente, unas seis semanas después del lanzamiento

La ESA ha logrado poner naves en órbita, atracarlas automáticamente con objetivos activos o no, e incluso hacerlas aterrizar en objetos muy distantes en el Sistema Solar. Aprender a regresar a Tierra de forma autónoma y aterrizar controladamente abre un nuevo capítulo para la Agencia. Se trata de una capacidad esencial para desarrollar lanzadores con etapas reutilizables, para poder traer a la Tierra muestras recogidas en otros planetas o para facilitar la vuelta de una tripulación, así como para futuras misiones de observación de la Tierra, de investigación en microgravedad y de mantenimiento o retirada de satélites.

Los resultados iniciales del vuelo se harán públicos, previsiblemente, unas seis semanas después del lanzamiento. Esos resultados se introducirán en el Programa Pride (Programa para un Demostrador Reutilizable En Órbita), que está siendo desarrollado con fondos asignados tras los dos últimos Consejos Ministeriales de la ESA. El vehículo reutilizable Pride sería lanzado a bordo del lanzador ligero europeo Vega y, tras su estancia en órbita, aterrizaría automáticamente en una pista.

Tras su separación de Vega a 320 kilómetros sobre la superficie terrestre, el vehículo experimental -de dos toneladas de peso- se elevará hasta los 450 km para posteriormente bajar para la reentrada. Está equipado con sensores convencionales y avanzados, que tomarán una gran cantidad de datos.

El vehículo IXV deberá ralentizar su vuelo, pasando de velocidades hipersónicas a supersónicas, y desplegar un paracaídas multietapas para frenar aún más el descenso. Caerá en el océano Pacífico, donde globos de flotación lo mantendrán a flote. Una nave lo recuperará para un análisis detallado.

Todo el vuelo durará aproximadamente una hora y cuarenta minutos.



tecnatom
Your best technology partner
Leading company in Non Destructive Testing, TECNATOM has successfully positioned itself as a benchmark in advanced engineering and inspection services, providing its technology to world's prime OEMs and top level suppliers.
Wide variety of state-of-the-art systems for ultrasonic inspections of aerospace composite parts, providing the complete inspection process.
Mechanical solutions include gantry, immersion tanks and, particularly, robot based concepts, as well as complementary semi-automatic systems for assuring 100% of covering of the parts to be inspected, in composite or metallic materials.
tecnatom
www.tecnatom.es